

Airbus nokautuje Boeinga

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 6 stycznia 2012

Boeing dostarczył w 2011 jedynie 477 samolotów pasażerskich - mniej niż przewidywał już zredukowany plan. Airbus pobił kolejny rekord - dostarczył ponad 530 samolotów, przekraczając plan.



W październiku 2011 Boeing obniżył plan dostaw do 480 samolotów pasażerskich. Wśród nich miało być 15-20 Boeingów 787 Dreamliner i 747-8 (ograniczony wcześniej plan mówił o 25-30). Koncern nie wywiązał się z tych zredukowanych zobowiązań. Do końca roku dostarczył odbiorcom jedynie 477 samolotów pasażerskich.

Wśród dostarczonych w 2011 klientom samolotów Boeinga były 3 Dreamlinery

i 9 samolotów 747-8. Poza nimi koncern dostarczył 372 popularne 737 montowanych w Renton oraz 73 777 i 20 767 produkowanych w Everett.

Światowa recesja spowodowała, że liczba nowo zamawianych samolotów pasażerskich gwałtownie spadła. W największym stopniu dotknęło to koncern z Chicago. Boeing uzyskał w 2011 zamówienia na 805 nowych samolotów, podczas gdy w rekordowym 2007 było to aż 1413. Łączna liczba zamówionych do końca 2011 samolotów Boeinga wyniosła 3771.

Boeing przysparza swym klientom coraz więcej kłopotów. Dotyczy to szczególnie samolotu, który miał być przełomem na rynku przewozów lotniczych, czyli kompozytowego 787. Jego pierwszy egzemplarz dotarł do odbiorcy - japońskich ANA - dopiero we wrześniu 2011, z blisko 4-letnim opóźnieniem (Dreamliner dla ANA, 2011-09-26). Koncern z Chicago, który docelowo, pod koniec 2013, chce produkować po 10 Dreamlinerów miesięcznie, z trudem zbliżył się do poziomu 2,5 samolotów tego typu wytwarzanych w ciągu miesiąca. Trzeci 787 miał ostatecznie dotrzeć do ANA, na

podstawie wielokrotnie modyfikowanego planu - w listopadzie 2011. Trafił do Japonii dopiero 4 stycznia 2012. Opóźnienie zmusiło ANA do kolejnego przesunięcia lotów 787 do Pekinu i czasowego zrezygnowania z trasy do Frankfurtu.

Do tej pory certyfikat uzyskał jedynie 787 w wersji napędzanej silnikami Rolls-Royce Trent 1000. Napęd z General Electric GEnx-1 jest dopiero certyfikowany. Uniemożliwia to rozpoczęcie dostaw do tak dużych odbiorców, jak Air India, które domagają się odszkodowań na poziomie miliarda USD ([Dreamliner - opóźnienia i kary](#), 2010-08-13). Nieoficjalnie wiadomo że Boeing zarezerwował na odszkodowania 5 mld USD.

Podobne problemy stwarza nowa wersja Jumbo Jeta - 747-8, znacznie mniej skomplikowana technicznie niż 787. Pierwszy samolot tego typu dotarł do klienta - Cargolux Airlines International - w październiku 2011, z ponad 2-letnim poślizgiem ([Cargolux odbierze Boeingi](#), 2011-10-03). Wcześniej luksemburskie linie odmawiały odbioru samolotów ([Blamaż Boeinga](#), 2011-09-19), które nie spełniały oczekiwań.

Analitycy przewidują, że w br. Boeing dostarczy 55 Dreamlinerów. 40 z nich jest już w dużym stopniu zmontowanych w wytwórni w Seattle. Normalna, przewidywalna dla klientów, produkcja 787 nie rozpocznie się jednak wcześniej niż w 2013.

Opóźnienie dostaw wiąże się z poważnymi stratami dla koncernu. Średnio Boeing otrzymuje bowiem 40% wartości dostawy dopiero po jej zrealizowaniu. Koncern musi płacić też ogromne odszkodowania, których skala będzie możliwa do oszacowania dopiero pod koniec br., po prawdopodobnym ustabilizowaniu dostaw 787. Wśród zawiedzionych odbiorców tych samolotów wyjątkiem są PLL LOT, które nie mówią oficjalnie nic na temat kar umownych, biorąc nieprzerwanie udział w promocji Dreamlinera ([Prototyp Dreamlinera w Warszawie](#), 2011-06-27), którego linie nie mogą się doczekać, ponosząc ogromne straty. Czekaając na amerykańskie samoloty, PLL LOT wyprzedały już prawie cały majątek.

Europejski Airbus poziom dostaw 477 samolotów pasażerskich osiągnął już pod koniec listopada (Boeing - 426). Według wstępnych analiz, do końca 2011 dostarczył ponad 530 maszyn. Airbus znokautował wręcz Boeinga pod względem wielkości nowych zamówień. Do końca listopada uzyskał zamówienia na aż 1378 samolotów pasażerskich - blisko 75% więcej niż Boeing.

Airbus wygrywa z Boeingiem pod względem wielkości dostaw samolotów pasażerskich nieprzerwanie od 2003 ([462 samoloty Boeinga](#), 2011-01-07). W 2010 Boeing dostarczył 462 maszyny, a Airbus 510.

Dostawy i zamówienia netto 2002-2011

Rok	Dostawy		Zamówienia	
	Airbus	Boeing	Airbus	
2002	303	381	300	251
2003	305	281	284	239
2004	320	285	370	272
2005	378	290	1055	1002
2006	434	398	790	1044
2007	453	441	1341	1413
2008	483	375	777	662
2009	498	481	271	142
2010	510	462	574	530
2011	>530	477	>1378	805
Razem	>4214	3871	>7509	6360



W październiku 2011 Boeing obniżył plan dostaw do 480 samolotów pasażerskich. Wśród nich miało być 15-20 Boeingów 787 Dreamliner i 747-8 (ograniczony wcześniej plan mówił o 25-30). Koncern nie wywiązał się z tych zredukowanych zobowiązań. Do końca roku dostarczył odbiorcom jedynie 477 samolotów pasażerskich.

Wśród dostarczonych w 2011 klientom samolotów Boeinga były 3 Dreamlinery i 9 samolotów 747-8. Poza nimi koncern dostarczył 372 popularne 737 montowanych w Renton oraz 73 777 i 20 767 produkowanych w Everett.

Światowa recesja spowodowała, że liczba nowo zamawianych samolotów pasażerskich gwałtownie spadła. W największym stopniu dotknęło to koncern z Chicago. Boeing uzyskał w 2011 zamówienia na 805 nowych samolotów, podczas gdy w rekordowym

2007 było to aż 1413. Łączna liczba zamówionych do końca 2011 samolotów Boeinga wyniosła 3771.

Boeing przysparza swym klientom coraz więcej kłopotów. Dotyczy to szczególnie samolotu, który miał być przełomem na rynku przewozów lotniczych, czyli kompozytowego 787. Jego pierwszy egzemplarz dotarł do odbiorcy - japońskich ANA - dopiero we wrześniu 2011, z blisko 4-letnim opóźnieniem (Dreamliner dla ANA, 2011-09-26). Koncern z Chicago, który docelowo, pod koniec 2013, chce produkować po 10 Dreamlinerów miesięcznie, z trudem zbliżył się do poziomu 2,5 samolotów tego typu wytwarzanych w ciągu miesiąca. Trzeci 787 miał ostatecznie dotrzeć do ANA, na podstawie wielokrotnie modyfikowanego planu - w listopadzie 2011. Trafił do Japonii dopiero 4 stycznia 2012. Opóźnienie zmusiło ANA do kolejnego przesunięcia lotów 787 do Pekinu i czasowego zrezygnowania z trasy do Frankfurtu.

Do tej pory certyfikat uzyskał jedynie 787 w wersji napędzanej silnikami Rolls-Royce Trent 1000. Napęd z General Electric GEnx-1 jest dopiero certyfikowany. Uniemożliwia to rozpoczęcie dostaw do tak dużych odbiorców, jak Air India, które domagają się odszkodowań na poziomie miliarda USD ([Dreamliner - opóźnienia i kary](#), 2010-08-13). Nieoficjalnie wiadomo że Boeing zarezerwował na odszkodowania 5 mld USD.

Podobne problemy stwarza nowa wersja Jumbo Jeta - 747-8, znacznie mniej skomplikowana technicznie niż 787. Pierwszy samolot tego typu dotarł do klienta - Cargolux Airlines International - w październiku 2011, z ponad 2-letnim poślizgiem ([Cargolux odbierze Boeingi](#), 2011-10-03). Wcześniej luksemburskie linie odmawiały odbioru samolotów ([Blamaż Boeinga](#), 2011-09-19), które nie spełniały oczekiwań.

Analicyści przewidują, że w br. Boeing dostarczy 55 Dreamlinerów. 40 z nich jest już w dużym stopniu zmontowanych w wytwórni w Seattle. Normalna, przewidywalna dla klientów, produkcja 787 nie rozpocznie się jednak wcześniej niż w 2013.

Opóźnienie dostaw wiąże się z poważnymi stratami dla koncernu. Średnio Boeing otrzymuje bowiem 40% wartości dostawy dopiero po jej zrealizowaniu. Koncern musi płacić też ogromne odszkodowania, których skala będzie możliwa do oszacowania dopiero pod koniec br., po prawdopodobnym ustabilizowaniu dostaw 787. Wśród zawiedzionych odbiorców tych samolotów wyjątkiem są PLL LOT, które nie mówią oficjalnie nic na temat kar umownych, biorąc nieprzerwanie udział w promocji Dreamlinera ([Prototyp Dreamlinera w Warszawie](#), 2011-06-27), którego linie nie mogą się doczekać, ponosząc ogromne straty. Czekaając na amerykańskie samoloty, PLL LOT wyprzedały już prawie cały majątek.

Europejski Airbus poziom dostaw 477 samolotów pasażerskich osiągnął już pod koniec listopada (Boeing - 426). Według wstępnych analiz, do końca 2011 dostarczył ponad

530 maszyn. Airbus znokautował wręcz Boeinga pod względem wielkości nowych zamówień. Do końca listopada uzyskał zamówienia na aż 1378 samolotów pasażerskich - blisko 75% więcej niż Boeing.

Airbus wygrywa z Boeingiem pod względem wielkości dostaw samolotów pasażerskich nieprzerwanie od 2003 ([462 samoloty Boeinga](#), 2011-01-07). W 2010 Boeing dostarczył 462 maszyny, a Airbus 510.

Powiązane wiadomości

[Airbus nokautuje Boeinga \(2012-01-06\)](#)

[Dreamliner - opóźnienia i kary \(2010-08-13\)](#)

[Kolejne opóźnienie Boeinga 787 \(2010-07-16\)](#)

[Boeingi 787 uziemione \(2010-06-25\)](#)

[Rafale i Typhoon w przetargu indyjskim \(2010-08-09\)](#)

[Testy myśliwców dla Indii w 2008 \(2007-09-29\)](#)

[Transfer technologii warunkiem w indyjskim przetargu na myśliwce \(2007-11-20\)](#)

[Kody Gripena, próby F-16 \(2009-09-11\)](#)

[F-16: albo Pakistan, albo Indie? \(2010-03-31\)](#)

[462 samoloty Boeinga \(2011-01-07\)](#)

[Ograniczone loty Boeingów 787 \(2010-12-25\)](#)

[Pożar Dreamlinera \(2010-11-10\)](#)

[Kolejne opóźnienie Dreamlinera \(2010-11-26\)](#)

[Qatar Airways rezygnują z Dreamlinerów \(2010-12-23\)](#)

[Prototyp Dreamlinera w Warszawie \(2011-06-27\)](#)

[Oblot Dreamlinera \(2009-12-16\)](#)

[100 mln odszkodowania za Dreamlinery \(2010-10-28\)](#)

[Opóźnienie Super Jeta-100 \(2008-03-25\)](#)

[Dostawy Superjetów 100 w połowie roku \(2009-12-24\)](#)

[Dreamliner - opóźnienia i kary \(2010-08-13\)](#)

[Kolejne opóźnienia Boeinga 787 \(2010-08-27\)](#)

[Specjalna grupa Aerofłotu i Boeinga \(2010-09-22\)](#)

[Dreamlinery cięższe niż planowano \(2011-03-15\)](#)

[Blamaż Boeinga \(2011-09-19\)](#)

[Opóźnienie B747-8 \(2009-10-07\)](#)

[Cargolux odbierze Boeingi \(2011-10-03\)](#)

[Blamaż Boeinga \(2011-09-19\)](#)

[Opóźnienie B747-8 \(2009-10-07\)](#)